

Der Adler

HEFT 13 / BERLIN, 23. JUNI 1942

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHSLUFTFAHRTMINISTERIUMS

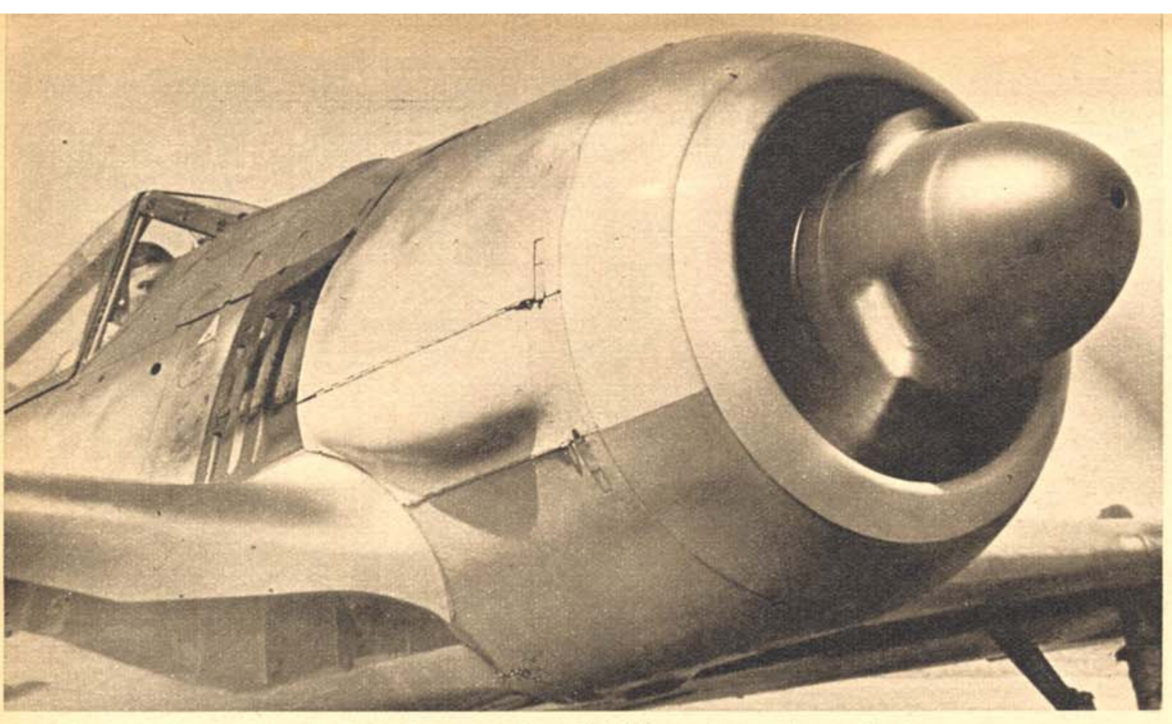
Waffenkameraden

Der Befehlshaber einer Luftflotte, Generalfeldmarschall Kesselring, nach einer Besprechung mit dem Chef des Stabes der italienischen Wehrmacht, Generaloberst Cavallero, in Bengasi

PK-Aufnahme v. Kriegsberichter Valtingojer (Sch)

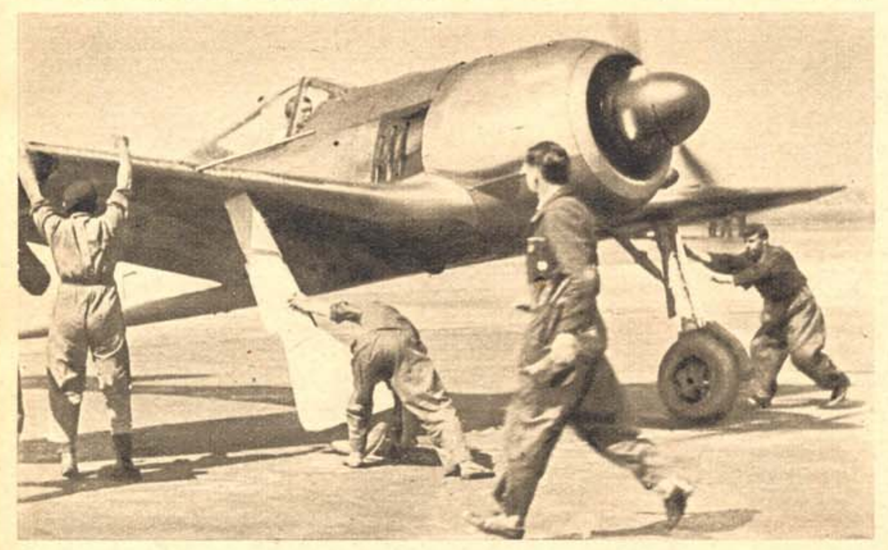
Fw 190 jagt

Der siegreiche Abwehrkampf am Kanal

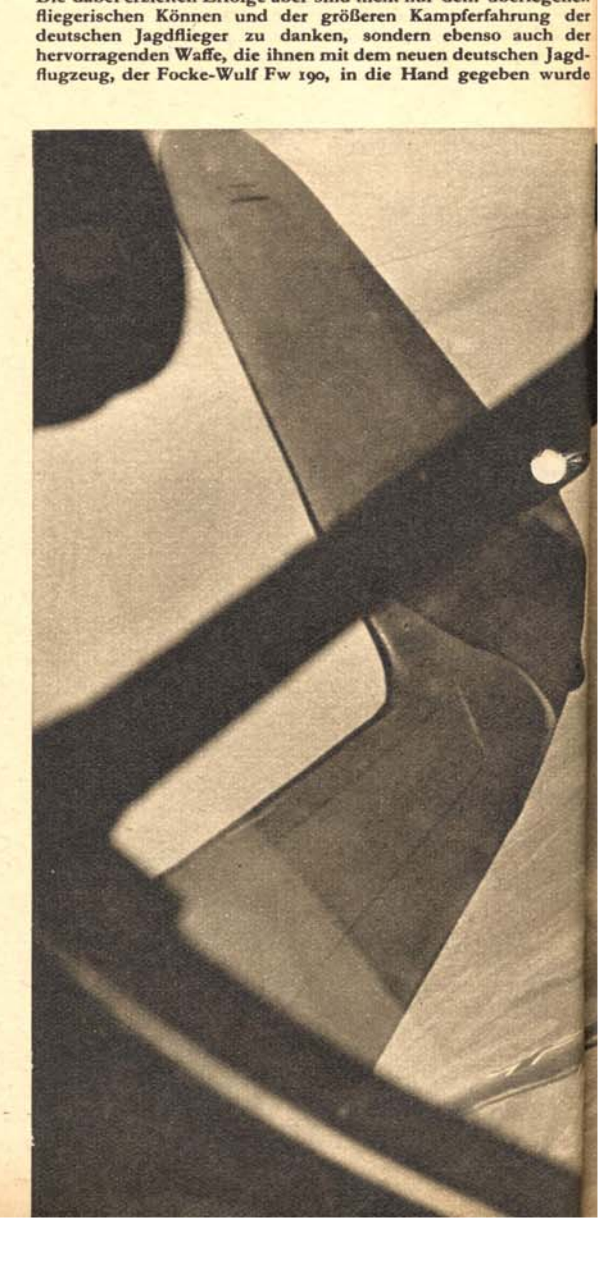


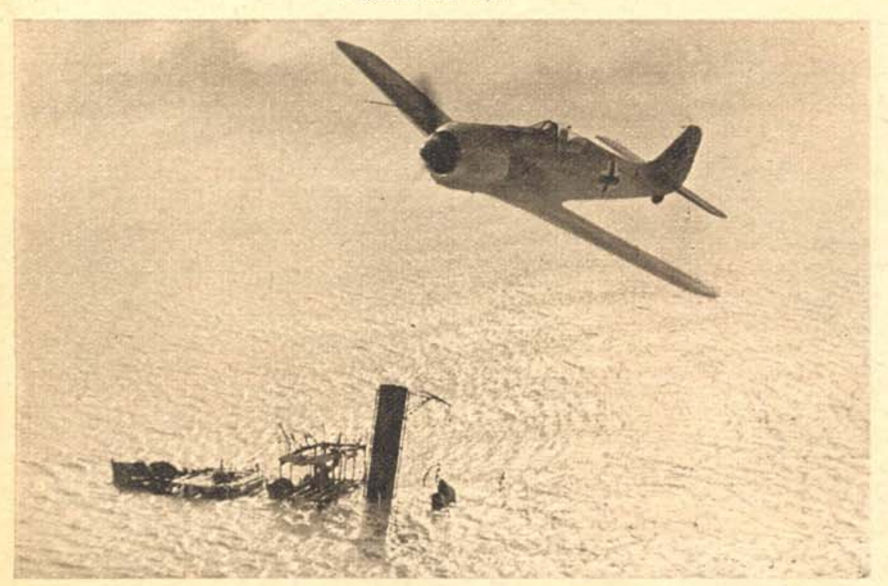
Selbst die äußere Form des Rumpfes der Fw 190 wirkt wie ein Sinnbild der ungeheuren gedrängten Kraft, die der Doppelsternmotor zu entfalten vermag — fast winzig nimmt sich dagegen der Jagdflieger aus, der doch die Seele dieses Kampfinstruments ist und Motor und Waffen überhaupt erst zur Wirkung bringt

Alle Versuche der Briten, ebenso wie im vergangenen Jahr mit stärkeren Kräften den Einflug in die besetzten Westgebiete zu erzwingen, scheitern an der deutschen Abwehr. Meist werden die feindlichen Verbände schon vor Erreichen der Festlandküste von den deutschen Jägern zum Kampf gestellt. Die dabei erzielten Erfolge aber sind nicht nur dem überlegenen fliegerischen Können und der größeren Kampferfahrung der deutschen Jagdflieger zu danken, sondern ebenso auch der hervorragenden Waffe, die ihnen mit dem neuen deutschen Jagdflugzeug, der Focke-Wulf Fw 190, in die Hand gegeben wurde



Der Start eines Jagdfliegers zum Angriff ist der Kampf um Sekunden. Wenn die Lautsprecher ihr „Gefechtsalarm!“ über den Platz heulen, beginnt ein Wettrennen der Flieger und der Warte zu ihren Flugzeugen. Jeder weiß „wie im Schlaf“, was er zu tun hat, und nach erstaunlich kurzer Zeit rollt die Maschine zum Start

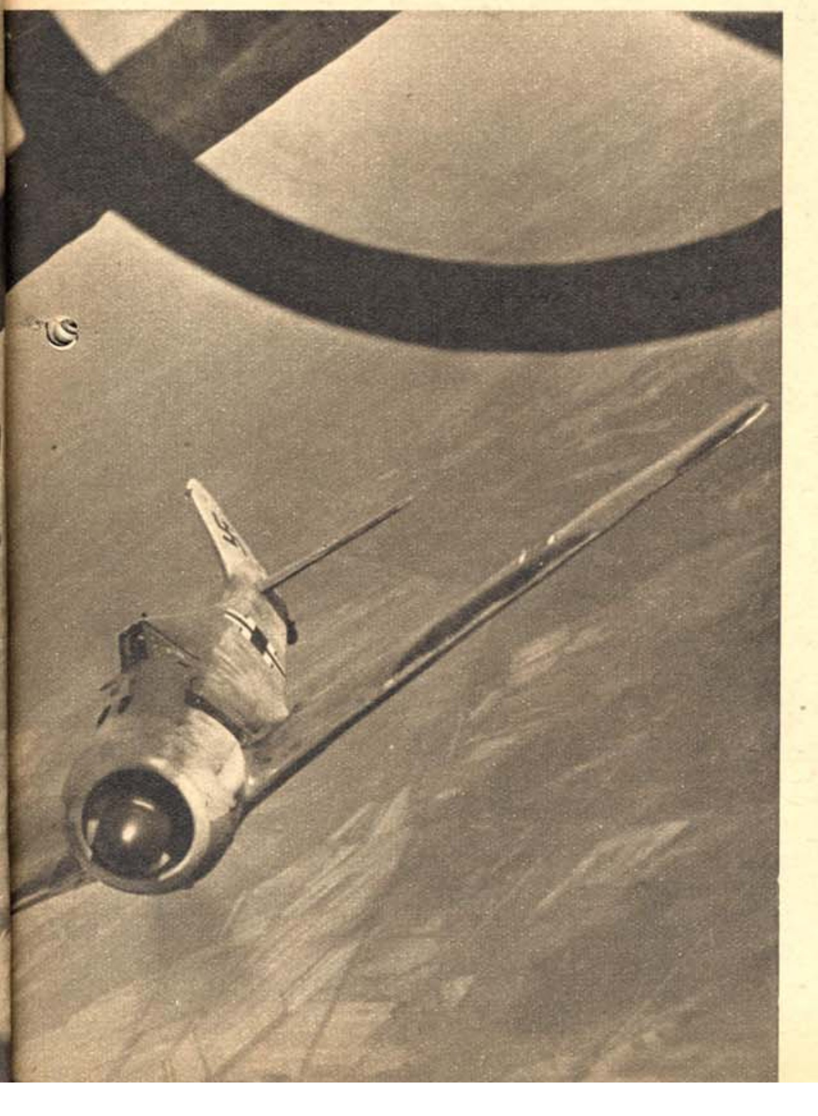




Über dem Kanal, der nun schon seit den Tagen von Dünkirchen der Schauplatz immer neuer Jagdkämpfe geworden ist ... An vielen Punkten vor der Küste sieht man hier noch Wracks liegen, die entweder aus der Zeit des britischen Rückzugs stammen oder von späteren Angriffen auf Schiffe Zeugnis ablegen

Spitfire

Eine Spitfire in gefährlicher Lage: Dicht hinter ihr hängt die Fw 190. Auch die Wendigkeit seines Flugzeugs wird den britischen Piloten kaum mehr retten, denn die Focke-Wulf ist nicht nur ebenso wendig, sondern obendrein schneller





Ein glücklicher Schnappschuß auf dem Filmstreifen, der das Ende einer Spitfire und im Vordergrund die siegreiche Focke-Wulf zeigt. Aus einer Höhe von Tausenden von Metern sind die Flugzeuge in ständiger Kurbelei bis dicht über den Boden hinabgedrückt worden, ehe es dem deutschen Jagdflieger gelang, den vernichtenden Feuerstoß anzubringen

Aufnahmen PK-Luftwaffe

Links: Heimflug nach dem Kampf. Über das wohlbekannte Land geht es zurück



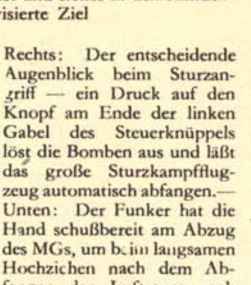
Fliegerhände in der Ju 88

Mit Recht sagt man von einem guten Flieger, daß er mit seiner Maschine verwachsen ist. Das Flugzeug muß jedem leisen Druck der Hände gehorchen, die den Steuerknüppel umschließen, und der Flugzeugführer fühlt mit instinktiver Sicherheit, ob er sein Flugzeug „in der Hand hat" oder nicht. Im Sturzkampfflugzeug Ju 88 erschöpft sich freilich seine Aufgabe nicht mit der fliegerischen Führung der Maschine: Im Sturz muß er gleichzeitig das Ziel anvisieren und im gegebenen Augenblick die Bomben lösen. Der Konstrukteur hat ihm diese Aufgabe erleichtert, ein Knopfdruck genügt zur Auslösung der Bomben und zum Abfangen der Maschine. Immer aber hängt das Gelingen eines Fluges und der Erfolg eines Einsatzes von sicheren, blitzschnellen Handgriffen ab. Und da die Bedienung eines so hochgezüchteten komplizierten Flugzeugs nicht auf den Flugzeugführer allein gestellt ist, gilt das eben Gesagte gleichermaßen für alle Männer der Besatzung

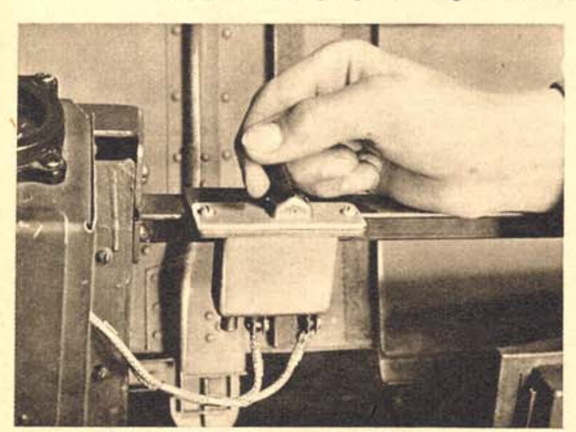


Vom Start bis zur Landung hält der Flugzeugführer den Steuerknüppel fest und sicher in den Händen und steuert das Flugzeug im Sturz genau auf das anvisierte Ziel





Rechts: Der entscheidende Augenblick beim Sturzangriff — ein Druck auf den Knopf am Ende der linken Gabel des Steuerknüppels löst die Bomben aus und läßt das große Sturzkampfflugzeug automatisch abfangen.— Unten: Der Funker hat die Hand schußbereit am Abzug des MGs, um beim langsamen Hochziehen nach dem Abfangen den Luftraum nach hinten zu sichern



Beim Horizontalangriff löst der Beobachter die Bomben aus, die Hand am Schalter des elektrischen Abwurfaggregats. — Unten: Mit geübtem Druck auf die Taste gibt der Funker während des ganzen Fluges die Flug- und Erfolgsmeldungen an die Bodenstelle

Aufnahmen Mauritius





Bildnis eines Jagdfliegers

Hauptmann Ihlefeld / PK-Bericht von Kriegsberichter Heinz Ockhardt

Hauptmann Herbert Ihlefeld, einer der erfolgreichen Jagdflieger, die mit ihren Abschüssen bereits die 100 überschritten



Rechts: Nach dem 100. Luftsieg des Hauptmanns sind seine „schwarzen Jungs" die ersten Gratulanten. Sie kennen die Liebe ihres Hauptmanns und überreichen ihm als Ehrenpräsent eine Kiste der — unvermeidlichen Zigarren

Das Gesicht des Stuka-Majors legt sich in lustige Falten, als er zum Musikmeister spricht: „Wenn der Hauptmann nicht wackelt, wird gespielt ‚Behüt dich Gott, es wär' so schön gewesen!' Hat er aber einen abgeschossen, dann empfangen wir ihn mit dem ‚Jäger aus Kurpfalz'!"

Sie nennen ihn hier alle nur „der Hauptmann", und jeder weiß immer, wer gemeint ist, obwohl er im Bereich des Flugplatzes nicht der einzige Hauptmann ist. Den Zunamen Ihlefeld schenkt man sich. Und in diesen Tagen spricht man sehr viel von ihm. Morgens fragt man, ob er beim ersten Feindflug in der grauen Morgenfrühe wieder einen abgeschossen hat, und am Nachmittag wird die gleiche Frage gestellt. Noch gut vor einem Monat konnte er 63 Luftsiege verzeichnen, vor drei Tagen waren es schon 89, vorgestern kamen 7 dazu, gestern stieg die Zahl auf 97, heute morgen schickte er wieder zwei hinunter. Das zählt sich so leicht auf, und die Zahl 99 ist eben eine Zahl, nüchtern und nur eine Anhäufung wiedergebend. Wieviel an Blut und Mühe steckt aber dahinter, welches Vertrautsein mit dem großen Ungewissen, das die Menschen Tod heißen, liegt darin!

Der Hauptmann war überall dabei! Als der politische Gernegroß Polen sich auf die Zehenspitzen reckte und seinem großen Nachbarn Deutschland in das Gesicht spuckte, und als der große Nachbar sich das nicht gefallen ließ und seine Truppen schickte, da flog auch der damalige Leutnant Ihlefeld mit gegen die polnische Luftwaffe, mit der die Zeitungen Warschaus so großsprecherisch geprahlt hatten. Damals erhielt der Jagdflieger, der erst im März 1935 als Gefreiter in die neugegründete Luftwaffe übernommen wurde, das EK II. Das war übrigens nicht die erste Auszeichnung, die ihm an den blaugrauen Rock geheftet wurde. Bereits als Angehöriger der Legion Condor war er in Spanien mit dem Spanienkreuz in Gold und einem hohen Tapferkeitsorden, „La Cruz de ala ruchu", ausgezeichnet worden. Ihlefeld war damals noch Unteroffizier. Hier schon, wo dem schneidigen Flieger Gelegenheit gegeben war, sich über den Durchschnitt zu erheben, war zu erkennen, daß er das Zeug dazu in sich trug. Hier auch traf er zum erstenmal mit Gegnern zusammen, die eine Rata flogen. Während seines halbjährigen Einsatzes an dieser Front erzielte Ihlefeld neun Abschüsse. Welch Wandel der Zeit! Dem Sohn des Arbeiters aus Pinnow in Pommern war es wohl kaum an der Wiege gesungen worden, daß er einst den Leutnantsrock tragen würde. Nach sehr kurzer Feldwebelzeit wurde Ihlefeld, als er von Spanien ins Reich zurückkehrte, vom Führer wegen Tapferkeit vor dem Feind zum Leutnant befördert.

Nach dem Feldzug der 18 Tage, in dem Polen niedergeworfen wurde, kam eine Zeit ungeduldigen Wartenmüssens. Das Jagdgeschwader, dem Ihlefeld jetzt angehörte, schützte die Deutsche Bucht vor Einflügen der Tommys. Über die kahlen Marschen wehte der eisige Wintersturm, und im Kog knackte der Boden vor Frost. Da saßen die Männer in ständiger Bereitschaft in den Baracken um die rotglühenden Bulleröfen und droschen einen Skat oder spannen ein Garn, daß sich die Balken bogen.

Im Westfeldzug trugen deutsche Kampfflugzeuge ihre verderbenbringenden Lasten über französische Erde, und die deutschen Jäger waren voller Begierde auf das Zusammentreffen mit den Franzosen, die in keinem schlechten Ruf standen. Tag für Tag stieg der Leutnant Ihlefeld in seine schnelle Me 109 und flog mit den Kameraden Begleitschutz für die deutschen Kampfflugzeuge, oder die Rotten fegten über die vorrückenden deutschen Kolonnen dahin, feindliche Störungen aus der Luft abzuwehren oder den Gegner im kühnen Angriff packend. Am 19. Tag nach Beginn der deutschen Westoffensive konnte Ihlefeld seinen ersten Luftsieg über dieser Front melden. Im Juni wurden dann seine unermüdliche Einsatzbereitschaft und sein Können mit dem EK I belohnt.

Es kam dann jene Reihe von Tagen am Kanal nach Dünkirchen. Ihlefeld kurbelte mit den Tommys über der atlantikbespülten Steilküste ihrer Insel in halsbrecherischen Wendungen, und wenn er nicht jedesmal Sieger blieb, so war doch keiner besser als er! Bereits am 1. September 1940 verlieh der Oberste Befehlshaber der Wehrmacht dem hervorragenden Jagdflieger das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. Am gleichen Tag erreichte ihn seine Beförderung zum Hauptmann „außer der Reihe".

Über der englischen Küste war es, wo der Hauptmann jenes nicht ganz ungefährliche, doch auch wieder lustige Erlebnis hatte: Zwei deutsche Ketten hatten sich in tollem Tanz mit Spitfires herumgeschlagen. Es war eine atemraubende Kurbelei gewesen. Manche Kugel hatte Rumpf und Tragflächen durchlöchert. Der Hauptmann war dabei ziemlich weit abgekommen — eine brenzliche Situation. Denn allein über fremdes Gebiet zu fliegen, wo jeden Augenblick von irgendwoher feindliche Maschinen auftauchen können, ist nun kein reines Vergnügen. Ihlefeld war deshalb froh, daß er plötzlich vor sich ein Flugzeug auftauchen sah. Zwar wußte er nicht, welcher Kamerad da vorn in der „Kiste" saß, doch waren sie jetzt wenigstens zu zweit.

Wie sie so dahinfliegen, schaut er genauer hin, um festzustellen, an wen er sich da gehängt hat, und traut seinen Augen kaum — in etwa fünf Meter Entfernung fliegt vor ihm eine Spitfire! Im gleichen Augenblick hat auch der drüben aufgesehen und verzieht sein Gesicht zu einem unbändigen fröhlichen Lachen, denn auch er hat bemerkt, welchen Streich ihm der Zufall gespielt hatte. Ihlefeld muß ebenso herzhaft lachen. Wie aus dieser Patsche herauskommen? Einfach wegdrehen, sagt er sich, um im nächsten Augenblick zu erkennen, daß ihm dann sein Gegenüber folgen und den Leib durchlöchern würde. Langsam nimmt der Hauptmann das Gas weg, um unmerklich zurückzubleiben. Das merkt der Engländer und stellt jetzt wahrscheinlich blitzschnell die gleiche Überlegung an, wie er selbst vorher. Denn gelingt es dem Deutschen, Abstand zu gewinnen, ist der Tommy verloren. Also nimmt der in der Spitfire ebenfalls das Gas weg. Beide wissen nicht, wie sie sich vom Gegner lösen sollen, ohne ihm eine Blöße zu zeigen. Der Tommy lacht wieder, und Hauptmann Ihlefeld findet diese Begegnung ebenso komisch und sekundiert. Das geht so eine Weile, und die beiden fliegen scheinbar friedlich über der englischen Küste dahin. Sie sind allein am einsamen Himmel. Die Kameraden streben längst dem Heimathafen zu. Inzwischen wird aber der „Sprit" immer knapper. Bis es dem Deutschen zuviel wird und er seine Maschine plötzlich nach oben reißt. Sofort kurvt der Tommy nach der anderen Seite weg.

Nicht immer verlief die Begegnung mit dem Feind so glatt und einfach. Es war in jenen Tagen, als die Churchill-Regierung versuchte, die deutsche Position vom Südosten her zu erschüttern, und es ihr gelang, in dem jugoslawischen Peter einen Dummen zu finden. Nach einem Luftkampf über einem feindlichen Platz brachte der Splitter einer Flakgranate den Motor der Me 109 zu Schaden, so daß Hauptmann Ihlefeld sein Flugzeug mit Mühe und Not noch in einem engen Tal auf den Boden bringen konnte. Der Ritterkreuzträger fiel einem Haufen serbischer „Soldaten" in die Hände, die ihre ohnmächtige Wut über die deutsche Überlegenheit in unbeschreiblichen Quälereien an dem wehrlosen deutschen Flieger austobten. Acht Tage lang mußte er das aushalten, dann befreiten ihn deutsche Panzermänner

Fortsetzung auf Seite 193

Während des Balkanfeldzuges geriet Hauptmann Ihlefeld in serbische Gefangenschaft und war schweren Mißhandlungen durch die Soldateska ausgesetzt. Die Heimkehr zu seinen Kameraden nach glücklicher Befreiung war eine seiner schönsten Stunden

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Ockhardt Sch. (1) Luftwaffe (2)

Wie eine Transport-Ju drei Sowjetjäger herunterholte

Frohes Ereignis an einem Frühjahrstag im Südosten des Ilmensees: Eine der Hunderte von Transport-Ju's, die zur Versorgung einer weit vorgeschobenen und von allen Nachschubwegen abgeschnittenen deutschen Kräftegruppe angesetzt sind, ist wieder einmal auf dem Behelfsflugfeld glücklich gelandet. Alle sind guter Laune, die Landser, die durch den Schlamm zur Maschine patschen und die ersehnte wertvolle Ladung — Munition, Waffen, Gerät und Verpflegung — abholen, und ebenso die Besatzung. Denn die Landung der schweren Ju 52 in dem weichen Dreck ist jedesmal eine gewagte Sache, ein viel größeres Wagnis ist freilich noch der Anflug, der über eine Strecke Feindgebiet mit härtester Abwehr führt. Mit stark massierter Flakartillerie und einer großen Zahl Jagdflugzeugen lauern die Bolschewisten ständig darauf, die vollbeladenen langsamen Ju's abzufangen und ihnen den Weg abzuschneiden. Aber es ist wieder einmal alles gut gegangen, und so sieht die Besatzung auch dem Rückflug mit Ruhe entgegen



Gegen Pech kann man nichts machen — bis auf 200 Meter haben sich die Wolken heruntergezogen, und als die Ju auf dem Rückflug durch den dicken Vorhang hindurchstieß, ist sie in höllisches Flakfeuer geraten. Der mittlere Motor hat bereits Schluß gemacht, und fast im gleichen Augenblick flitzen hinter der Ju zwei Sowjetjäger heran. „Mahlzeit!" ist das einzige Wort, das der Flieger im Heckschützenstand für diese Überraschung findet. Es hätte besser noch zu seiner bisherigen Tätigkeit gepaßt, denn bis gestern war er Koch der Transportgruppe. Lange hat er gedrängt, wieder als ausgebildeter Bordschütze eingesetzt zu werden — nun heißt es seinen Mann stehen. Der Flieger H. knallt dem angreifenden Jäger zwei Trommeln entgegen, behält ihn unbekümmert um die rings einschlagenden Geschosse sicher im Visier und bekommt den Angreifer beim Abdrehen einen Sekundenbruchteil mit der vollen Fläche zu fassen. Da stürzt der Sowjetjäger steil hinunter. „Abschuß, Abschuß!"

Der wehrhafte Küchenbulle

Zeichnungen Max Ludwig

Aus dem einen Abschuß sind zwei geworden — der Bordschütze am MG des Seitenfensters hat den anderen Sowjetjäger heruntergeholt, aber kaum hat die Besatzung der Ju Zeit, sich zu freuen, da greift ein dritter Jäger an. Und diesmal wird es hart — der Flieger H. im Heckstand hat eine Ladehemmung. Unbehindert jagt der Angreifer seine Garben in Rumpf, Flächen, Leitwerk, unser Bordschütze kann nur wehrlos dem Tod ins Auge schauen und — warten. Seinem Kameraden hat er sofort zugebrüllt, ein Seiten-MG auszubauen. Endlos lange Sekunden verrinnen, dann wird ihm das MG heraufgereicht ...



Fieberhaft und doch in jedem Griff beherrscht hat der Flieger H. mitten im sprühenden Hagel der feindlichen Geschosse sein neues MG eingebaut und dann — rrrrt! — im Dauerfeuer eine Trommel mitten in den Rumpf des Sowjetjägers hineingejagt. Da steht plötzlich zum drittenmal in diesen wenigen Minuten zwischen Tod und Leben eine schwarze Rauchfahne am Himmel, zum drittenmal flammt auf dem Boden ein Aufschlagbrand hoch. Es war fürwahr ein ungleicher Kampf: Hier die eine große, langsame und schwerfällige Transportmaschine, die mit ihren gewaltigen Flächen eine gute Zielscheibe und mit den paar MG eine recht hilflose Beute ist, dort gleich drei feindliche Jäger, schnell, wendig und naturgemäß an Waffen überlegen. Aber die Männer der Ju haben gezeigt, daß es im Kriege nicht auf die Waffe allein ankommt, sondern nicht minder auf den Geist, das tapfere Herz und kalte Blut des Mannes, der die Waffe führt. — Der Flieger H. kocht jetzt nicht mehr. Sein Chef ist der Ansicht, daß er zwar ein guter Küchenbulle, aber ein noch besserer Jägerschütze ist. Noch viele Male hat er durch das Abwehrfeuer der Sowjets hindurch Granaten, Mehl, Marmelade und Feldpost nach „drüben" gebracht — bis die Kameraden sich in siegreichem Ringen freigekämpft haben. Jetzt fliegt die Besatzung neuen Zielen entgegen, tapfer und unermüdlich, stete Helfer der Front

Nach einem PK-Bericht des Kriegsberichters Dr. Kurt Honolka

Dr. Walther Jantzen:

Schleichwege durch das NORDMEER

Murmansk wartet auf amerikanische Geleitzüge

Seit Peter der Große 1703 durch die Gründung Petersburgs, des heutigen Leningrad, „das Fenster" des weiten russischen Binnenlandes nach dem Meere hin aufstieß, ist der russische Drang nach dem offenen Meere nicht mehr zur Ruhe gekommen. Das Zarenreich war das größte in sich zusammenhängende Staatsgebilde der Erde, aber es schien dazu verurteilt zu sein, in seinen Weiten buchstäblich zu ersticken, ohne ein brauchbares Tor zum Weltmeer sein eigen nennen zu können. Petersburg war durch Kronstadt zwar Anlieger an der Ostsee, aber dieses Binnenmeer konnte, wie es im Weltkrieg 1914 tatsächlich auch eintrat, von Deutschland gesperrt werden. Archangelsk am Weißen Meer weist einen Hafen auf, der wohl über das nördliche Eismeer einen Verkehrsweg zum offenen Weltmeer ermöglicht. Es ist aber an 187 Tagen des Jahres fest vereist und hat überdies auch sonst schwer unter den Unbilden des Polarklimas zu leiden. Erst Wladiwostok kann größere Bedeutung für sich in Anspruch nehmen, aber auch sein Hafen ist mindestens 110 Tage wegen völliger Vereisung unbrauchbar. Die Häfen des Schwarzen Meeres im Süden schließlich unterlagen derselben politischen Einengung wie die an der Ostseeküste.

Rußland hat im ersten Weltkrieg unter solchem Mangel an brauchbaren Überseehäfen schwer gelitten. Es sah seinen letzten Ausweg schließlich darin, hoch im Norden einen Hafen für den Empfang von Kriegsmaterial auszubauen und diesen in geeigneter Weise mit seinem Eisenbahnnetz zu verbinden. Nur zwei Küstenplätze kamen damals dafür in Frage, Archangelsk und Murmansk. Archangelsk war bereits als Hafen ausgebaut, liegt aber in der Eisregion und ist daher in seiner Brauchbarkeit recht beschränkt. Murmansk war damals ein Dorf, hatte aber den Vorzug, daß sein Fjord das ganze Jahr über eisfrei bleibt. Es wurde 1915 als Stadt neu begründet, erreichte 1920 eine Einwohnerzahl von 2687 Menschen und ist heute, nachdem es bereits über 100 000 Bewohner hat, Ausgangspunkt für die mehr oder weniger phantastischen Pläne der Sowjets, ein Netz von Polarseewegen am Rande der Packeiszone einzurichten. Murmansk hat die unerhörte Gunst des Schicksals für sich, in jenem schmalen Streifen der nordeuropäischen Küste zu liegen, der gerade eben noch von den warmen Gewässern des Golfstromes bestrichen wird und daher weit jenseits des Polarkreises noch zivilisiertes Leben tragen kann, während andere Gegenden der Erde, die in derselben Breite im Norden liegen, infolge ihrer ewigen Eisdecke der menschlichen Dauersiedlung verschlossen sind.

Der Weg des Golfstroms zwischen Nordamerika und Europa ist gleichzeitig die von der Natur vorgeschriebene Straße für die großen Schiffe, die wegen der Gefahren des Packeises nicht wesentlich weiter nach Norden ausbiegen können. Es ist bekannt, daß der Dampferverkehr von Europa nach Nordamerika eine Sommer- und Winterroute kennt, um die Gefahr nach Süden treibender Eisberge, die einst der berühmten „Titanic" den Untergang brachten, möglichst zu verringern. Murmansk ist der Endpunkt dieser Wärmebucht in den nördlichen Gewässern. Sowohl der letzte Zar wie die Sowjetgewaltigen unserer Zeit erhofften sich von dieser Lagegunst allerlei Nutzen und versuchten, sich das Polarmeer verkehrstechnisch dienstbar zu machen.

Die Murmanbahn

Es begann mit dem Bau der Murmanbahn. Von 1890 bis 1913 blieb es im wesentlichen beim Planen. Mit Kriegsausbruch 1914 beschleunigte sich allmählich das Tempo. 70 000 deutsche und österreichische Kriegsgefangene wurden für die furchtbare Sklavenarbeit dieses echt russischen Bahnbaus durch Sumpf, Urwald und Tundra eingesetzt. Mehr als 25 000 starben an den Krankheiten der entlegenen Landschaft, an Fiebern, an Entkräftung und Hunger, weitere 32 000 blieben hoffnungslos erkrankt danieder liegen. Ein Sprichwort sagt, daß unter jeder Bahnschwelle dieser fast 1500 km langen Strecke ein toter Deutscher begraben liege. Im Jahre 1916 lief der erste Zug von Petersburg her in Murmansk ein. Die Verbindung war geschaffen. Hunderte von Kilometern Sumpf, Urwald, Geröll, Talung und Höhengelände waren in fast gerader Linie durchquert. Die Leistungsfähigkeit der Strecke erreichte 18 Züge je Tag bei 43 km Stundenhöchstgeschwindigkeit.

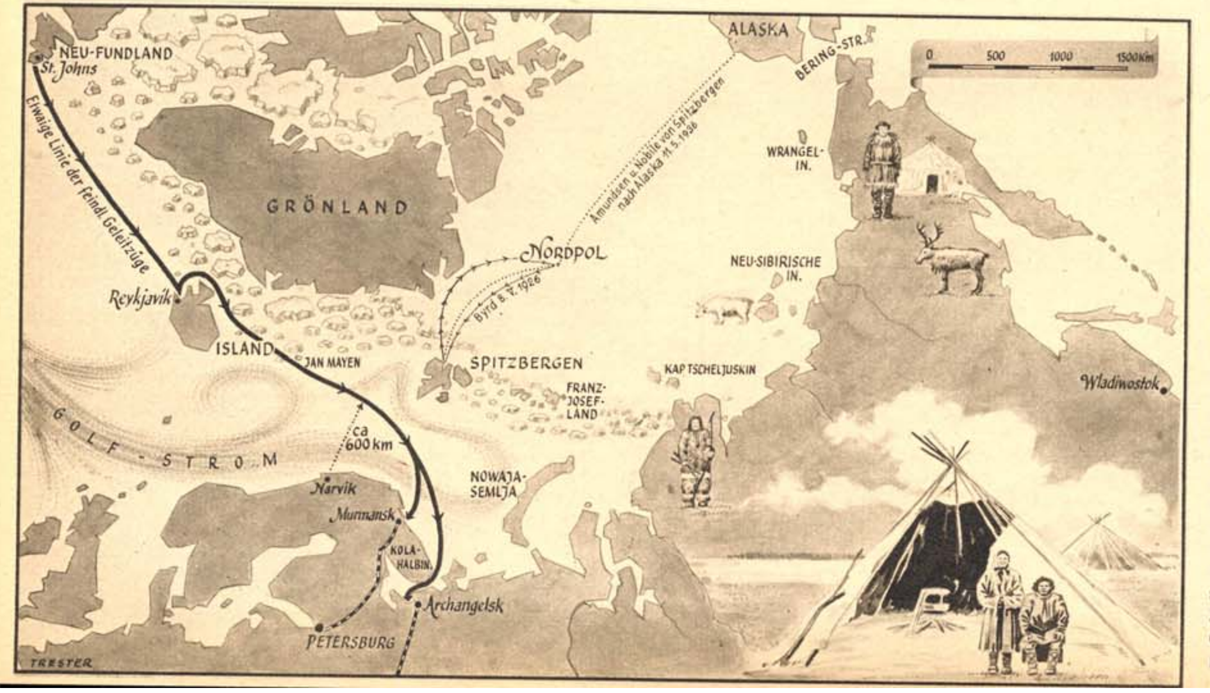
Das zaristische Rußland hatte damit seinen Verkehrsstrang nach Norden und seine Verbindung mit England. Damals war Norwegen nicht von deutschen Truppen besetzt, und ein selbständiges Finnland gab es noch nicht. Die Zufuhr hätte also besser klappen müssen als heute. Das Gebiet lag außerdem weit außerhalb des deutschen Flugbereiches, und nur ab und zu kreuzte ein deutsches U-Boot in diesen Gewässern auf, was allerdings genügte, um an den Fjorden von Petsamo und Murmansk Schützengräben auszuheben, um gegen deutsche Landungen gefeit zu sein.

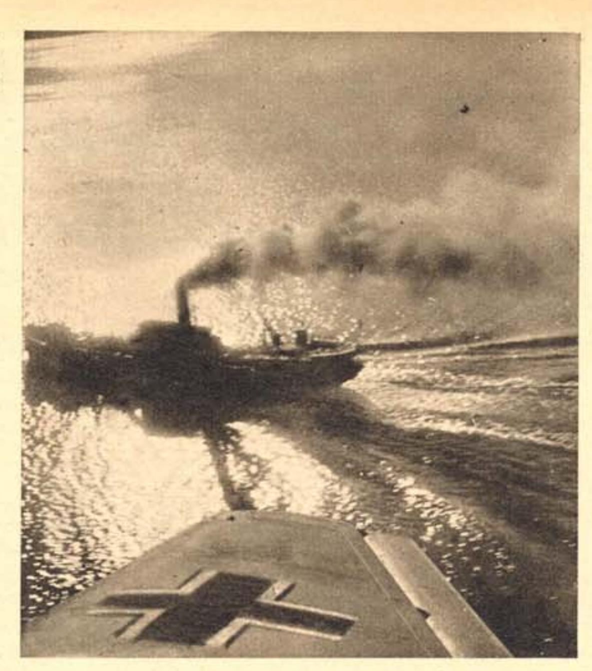
Die Sowjets erkannten nach dem ersten Weltkrieg die hohe Bedeutung der Bahnlinie und des Hafens für zwei ihnen sehr am Herzen liegende Vorhaben: Strategisch konnte die Murmanbahn die militärische Ausgangsbasis für einen Angriff auf Skandinavien, die schwedischen Erze und die norwegischen Atlantikhäfen werden. Deshalb wurde die Verkehrslinie zur regelrechten Befestigungslinie ausgebaut und mit zahlreichen Stichbahnen gegen die Westgrenze versehen. Wirtschaftlich glaubte man, durch planmäßige Aktivierung des Murmansektors ein Ausstrahlungszentrum des gesamten sibirisch-nordeuropäischen Raumes schaffen und gegebenenfalls sogar eine arktische Verbindung mit Nordamerika einrichten zu können. Beide Ziele wurden fortan mit Zähigkeit verfolgt. Die erste strategische Ausweitung der Murmanbahnstellung erbrachte der finnische Krieg von 1940. Jenseits der sowjetischen Grenze wurden auf finnischem Gebiet „Brückenköpfe" gebildet, deren Angriffscharakter in Richtung Westen jedem Betrachter außer Zweifel stehen mußte. Die Breschen führten bei Salla, am Ladogasee und bei Wiipuri in verkehrserschlossene finnische Gebiete und sollten auf weite Sicht Absprungstellen für neue Überfälle darstellen.

Der große Nordmeerweg um Sibirien

In den ersten Jahren des Bestehens der Sowjetunion ging es jedoch noch keineswegs um dringende Verbindungen nach den USA. Man war damals völlig auf innerwirtschaftliche Sorgen eingestellt und rang nach Kräften um die verkehrstechnische Bewältigung des Sowjetraumes selbst. Man wollte mit aller Gewalt Ost und West, Nord und Süd miteinander verbinden, baute Rollbahnen und Kanäle und versuchte, mit allen erdenklichen Mitteln den dichter bevölkerten Westen mit seinen Industrien in Verkehrsverbindung zu den rohstoffreichen Räumen des Ostens und des Fernen Ostens zu bringen. Die transsibirische Eisenbahn konnte trotz ihres Umbaus auf Doppelgeleisigkeit wegen der langen Transportdauer auf die Dauer nicht genügen. Vor allem blieb für sie der noch völlig unerschlossene Norden Sibiriens unerreichbar. So wurden alte Versuche, eine Nord-Ostpassage zu finden und zu einer einigermaßen brauchbaren Schiffahrtsstraße zu entwickeln, erneut aufgenommen. Die Aufgabe war in der Tat von ungeheurem Ausmaß. Es galt, nicht weniger als 12 000 km Seeweg durch arktische Meeresgebiete zu erkunden. Das konnte nicht erreicht werden mit dem bloßen Feststellen einer vielleicht vorhandenen Rinne, sondern setzte genaueste klimatische, nautische und kennzeichnungstechnische Vorarbeiten voraus.

Man muß es den Sowjets lassen — sie gingen mit einer erstaunlichen Zähigkeit ans Werk und schafften es tatsächlich, daß ein eigens dafür gebauter Eisbrecherdampfer im Jahre 1932 in zusammenhängender





Langsam fährt ein Dampfer durch die in der Mitternachtssonne schimmernde Flut des Eismeeres seinen Kurs. Ein deutsches Kampfflugzeug umkreist ihn, um seine Nationalität festzustellen

Fahrt von Archangelsk bis nach Wladiwostok gelangte. 1934 gelingt einem anderen Eisbrecher die Fahrt in entgegengesetzter Richtung, allerdings in einer Zeitdauer von 83 Tagen. Es stellt sich dabei heraus, daß westlich und östlich der weit nach Norden ausgreifenden Halbinsel Nowaja Semlja die schwierigsten Seeräume zu überwinden sind. Das östlich von ihr gelegene Karische Meer wird stets erst im August soweit eisfrei, daß es für Schiffe befahrbar ist. Im Oktober schließt es sich bereits wieder, so daß der Verkehr im günstigen Fall auf 75 Tage zusammengedrängt wird. Die Verhältnisse an der völlig unerforschten Küste lassen zudem moderne Hilfsmittel der Schiffahrt wie Radioeinrichtungen, Leuchttürme und mechanische Umladungsvorrichtungen fast zu Dingen der Unmöglichkeit werden. Wenn sich also in der Sowjetunion an die erste Auffindung des Ost-Westweges großartige Hoffnungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Erschließung des nordsibirischen Raumes geknüpft haben, so ist hierbei der Wunsch der Vater des Gedankens gewesen. Noch phantastischer mutet darüber hinaus der Plan an, diesen sibirischen Nordmeerweg etwa über das Beringmeer hinweg bis nach Alaska zu verlängern, um auf diese Weise mit den USA in Berührung zu kommen. Wenn seit 1933, dem Jahre des Präsidentschaftsantritts Roosevelts, eine gewisse gegenseitige Annäherung im Schiffahrts- und Luftverkehr in diesem entlegenen Raum stattgefunden hat, so kann er doch nur von örtlicher Bedeutung sein, das heißt, die USA hatten ein Interesse daran, von Alaska aus sich gegen Ostsibirien und schließlich Wladiwostok vorzutasten, um Einkreisungsmöglichkeiten gegen Japan zu erproben. Jedes bloße Denken an Fernverkehrsverbindungen in diesem Teil der Polarregion muß aber als glatter Unsinn hingestellt werden, solange Schiffe nur mit den bis jetzt bekannten Mitteln in Eisregionen eindringen können. Etwas anderes ist es, den Nordmeerweg, statt für das langsam vorwärtskommende Schiff, für das schnellfliegende Luftschiff zu erschließen. Auch hierfür hat es in der Sowjetunion an Vorschlägen nicht gefehlt, wobei vor allem darauf hingewiesen wurde, daß ein Luftschiff auf eine Entfernung von 1000 km 30 000 kg Ware zu transportieren vermag. In der Tat eröffnen sich hier ganz andere Ausblicke für eine zukünftige Bezwingung des nordsibirischen Raumes durch den wirtschaftenden Menschen als auf dem Gebiet der Schiffahrt. Für das Schiff bleibt vorderhand der Nord-Ostweg ein „Schleichweg", für die Luftfahrt kann er eines Tages zur „Route" werden, vorausgesetzt, daß die Vorausberechnung nicht nur die Materie berücksichtigt hat, sondern auch den Menschen, der in der Einsamkeit des unendlichen Eises nicht nur ausharren, sondern auch arbeiten und immer von neuem schöpferisch tätig sein müßte.

Seeweg Murmansk—Amerika?

Eines haben die Sowjets bei ihren sibirischen Nordmeer-Experimenten auf alle Fälle gelernt: sich mit den Schwierigkeiten arktischer Seefahrt herumzuschlagen und sich gewissermaßen in die Probleme hineinzubohren. Als mit Ausbruch des gegenwärtigen Krieges der Nord-Ostseeweg für sie durch Deutschland gesperrt wurde, waren sie also wohl kaum um einen Ausweg, der ihnen eine Seeverbindung mit den USA bringen könnte, verlegen. Sie hatten im ersten Weltkrieg bereits gelernt, 54 v. H. ihres gesamten Außenhandels über Archangelsk zu leiten, während 1913 auf diesen Weg nur 1,8 v. H. entfielen. Sie hatten bis 1940 Murmansk außerdem zu einer Menschenballung von über hunderttausend Seelen emporgezüchtet, so daß beide Häfen sich in den Überseedienst teilen können. Sie hatten ferner dafür gesorgt, daß genügend Maschinen, technische Einrichtungen und schließlich auch Kriegsfahrzeuge an diesen ihren Nordbastionen stationiert waren, so daß sie wohl glaubten, auf diesem Umweg über den äußersten Norden Europas mehr oder weniger heimlich und nur schwer von den Deutschen kontrollierbar ihre ersehnten Hilfsmittel aus den USA heranzubekommen. Zudem hatte England vorsorglich die Inselgruppe von Spitzbergen besetzt, so daß ein wichtiger Stützpunkt auch strategisch die Route zu sichern schien. Die große Frage, ob auf diesem Schleichwege am Rande der Kontinente entlang eine wesentliche Sowjethilfe möglich sei, ist durch den bisher größten Schlag, den deutsche Luft- und Unterwasserstreitkräfte Murmansk ansteuernden Geleitzügen beibrachten (vom 25. bis 30. Mai 1942), blitzartig beantwortet worden.

Der stärkste Gegner des Schiffsverkehrs in den arktischen Gewässern ist das Eis. Es bedeckt jahreszeitlich verschieden weite Räume der Polarzone. Es ist als Packeis ein geradezu mauerartiges Hindernis für den Schiffsverkehr, als Treibeis gefährdet es auch heute noch das einzelne Schiff aufs höchste. Gegen die Treibeisgefahr mußte insbesondere an der nordamerikanischen Ostküste ein regelmäßiger Warn- und Patrouillendienst eingerichtet werden. Die Karte zeigt die Grenze des schweren Packeises im Sommer, das heißt in ihrer geringsten Ausdehnung. Ein Durchfahren dieser Zone mit Schiffen ist also in keinem Falle möglich. Zu beachten ist, daß ganz Grönland innerhalb der Packeiszone liegt und daher außerhalb jener Wegbahnung liegen bleiben muß. Ausgangspunkt der Stalinhilfe zu Schiff kann also auf amerikanischer Seite auch in den Sommermonaten nur Neufundland oder ein noch südlicher gelegener Hafen sein. Die USA haben mithin nicht ohne besonderen Grund sich entsprechende Stützpunkte an diesem Nordostzipfel ihres Kontinents von den Engländern übereignen lassen. Immerhin liegt dieser äußerste Ausgangshafen in derselben südlichen Breite wie etwa der französische Kriegshafen Brest oder die deutsche Stadt Straßburg. Die Polarfahrt nach der Sowjetunion muß also ziemlich weit im Süden angetreten werden. Der Weg wird sodann über Island in Richtung Spitzbergen zu führen haben, um allmählich in Richtung Murmansk umzubiegen. Da Spitzbergen im Jahre nur vier Monate eisfrei ist, muß während der übrigen acht Monate südwärts ausgewichen werden, was wiederum in bedenkliche Nähe der deutschen Norwegenbasis führt.

Die zweite Naturmacht, mit der sich jeder Arktisfahrer auseinanderzusetzen hat, ist die Polarnacht. Sie betrifft alle nördlichen Gegenden jenseits von $66\frac{1}{2}°$ n. Br., also alles, was nördlicher als Island liegt. Der tägliche Wechsel von Tag und Nacht verschiebt sich, je näher der Pol liegt, auf ganze Wochen und Monate, in denen es entweder gar kein Sonnenlicht gibt oder aber wochenlang andauerndes. In der kurzen Sommerzeit geht dann die Sonne nicht mehr unter den Horizont, sondern erhellt als Mitternachtssonne auch zu unserer Nachtzeit die Landschaft. Die amerikanischen Geleitzüge haben also die Wahl zwischen der gefährlichen Winterfahrt, bei der sie sich buchstäblich bei Nacht und Nebel durch schwierigste Zonen und bei steter Treibeisgefahr an die Sowjetküste heranschleichen müssen, oder der unangenehm hellen Sommerfahrt, bei der sie Tag und Nacht in aller Helligkeit von den deutschen Aufklärern eingesehen werden können. Der im Mai von uns gestellte Geleitzug hatte als Begleitschutz amerikanische Nachtjäger mit, was für Jahreszeit und Fahrtdauer bezeichnend ist. Er wurde während mehrerer Tage nicht aus den Augen verloren und schließlich so gut wie vernichtet. Es geht daraus hervor, wie ungeheuer das Risiko sowohl für die USA wie für die Sowjetunion ist, auf solchen Schleichwegen, die weit über 6000 km lang sind und an Schwierigkeiten aller Art kaum noch übertroffen werden können, überhaupt nennenswerte Mengen von Kriegsmaterial zu transportieren.

Bildnis eines Jagdfliegers

Fortsetzung von Seite 189

aus der Gefangenschaft. Mit dem Abschuß eines Tommys über Kreta war für Hauptmann Ihlefeld der Balkanfeldzug beendet.

Am 22. Juni traf „der Hauptmann" wieder auf Ratas, mit denen er sich ja schon über der iberischen Halbinsel herumgeschossen hatte. Und schon einen Monat nach Beginn der deutschen Operationen wurde dem Ritterkreuz das Eichenlaub hinzugefügt. Es waren wirklich keine leichten Tage, die der Hauptmann mit seiner Jagdgruppe durchzustehen hatte. In überlegener Zahl begegneten den anfliegenden Verbänden die bolschewistischen Flugzeuge. Dennoch stiegen die Abschußzahlen der Gruppe unaufhaltsam, und stets blieb das Glück dem Hauptmann treu. Zum Beispiel an dem Tage, als er sich — abgesprengt — plötzlich zwischen zwei bolschewistischen Jägern fand. „Ich sehe rechts, ich sehe links", erzählte er von seiner Begegnung, „und ehe ich mich von meiner Verblüffung erholt habe, sind die beiden neben mir in höllischem Schrecken zur Seite abgekippt."

Alle Schlachtfelder Europas blenden durch das Gitterwerk der aufspritzenden MG-Garben hindurch. Männer jagen hoch über den Wolken dahin, das Auge gegen das Visier gepreßt — stürmen sie mit brüllendem Motor dem Feind entgegen. Wer besser sieht, wer schneller ist, wer den kühneren Geist hat, bleibt hier bestehen. Die Geschosse durchschlagen das Blech, reißen die Spanten auseinander, qualmend quillt ein Rauchballen aus dem Flugzeug. Es schwankt, verläßt taumelnd die Flugbahn und flattert gegen die Erde . . .

Unter die Männer hier am Rande der Startbahn kommt Unruhe, als jetzt zwei Me's im Tiefflug über die Köpfe hinwegbrausen. Rufe schwirren durcheinander. „Einer wackelt! Ist es der Hauptmann?" Einer will es genau erkannt haben, doch keiner kann es mit Bestimmtheit sagen. Als die Maschine ausgerollt ist, schwingt sich der Wart auf die Fläche und öffnet das Kabinendach. Hauptmann Ihlefeld lacht sein spitzbübisches Lachen und hebt einen Finger empor. „Nur einer", ruft er, „ein zweiter wollte mir den Gefallen nicht tun!" Behende hebt sich der Hauptmann aus seinem Sitz und springt in den Sand. Er ist von mittelgroßer Gestalt, und so verschwindet er in dem lärmenden Kreis der ihn umringenden Kameraden. Jungenhaft fröhlich lacht das Gesicht des Hauptmanns, als nun die Fragen auf ihn herniederhageln. Bevor er jedoch mit dem Erzählen über seinen 100. Abschuß beginnen kann, drängt sich wer durch die Menge — hoch über sich eine Zigarrenkiste erhoben. Das ist Oberst D., der etwas für den persönlichen Geschmack mitgebracht hat. Denn die Zigarre ist unvermeidlich bei Hauptmann Ihlefeld — auch wenn er in die Maschine steigt. Und nun setzt auch der Musikzug ein: „Ein Jäger aus Kurpfalz . . ."

Am gleichen Tag noch — die Rotten waren gegen Abend noch einmal gestartet — schoß Hauptmann Ihlefeld seinen 101. Gegner ab.

Die kleine Adler-Fibel

Die erste Luftpost: 7. Januar 1785

Der Gedanke, Post auf dem Luftwege zu befördern, ist so alt wie das älteste Luftfahrtgerät, der Ballon. Im Jahre 1783 war in Frankreich der Ballon erfunden worden, und bereits am 7. Januar 1785 wurde zum erstenmal die Luftbrücke vom britischen Inselreich zum europäischen Festland geschlagen. Der damals überall bekannte und gefeierte Luftschiffer Blanchard stieg zusammen mit einem Passagier in England auf und ließ sich vom Winde nach Frankreich herüber treiben. Wie aus einem zeitgenössischen Bericht hervorgeht, befand sich unter seinem Gepäck auch „eine Menge Briefe, die in eine Blase gepackt waren, von vielen vornehmen Engländern an Franzosen von Adel". Dies dürfte der erste nachweisliche Fall von Beförderung von Post auf dem Luftwege sein.

Beförderungen bei der Luftwaffe

Mit Wirkung vom 1. Juni 1942. Zu Generalen der Flieger: die Generalleutnante Vierling, Doerstling, Sommé, Fischer. Zum General der Flakartillerie: der Generalleutnant Weißmann. Zu Generalleutnanten: die Generalmajore von Stubenrauch, Kieffer, Kühne, Seifert, Schlemm. Zum Generalstabsarzt: der Generalarzt Dr. Schröder. Zu Generalmajoren: die Obersten Fischer, Rauch. — Mit Wirkung vom 1. April 1942. Zum Generalingenieur: der Oberstingenieur Fischer.

Eine wahre Eselei

Reiterfest auf einem Feldflugplatz





Seht, ein schmucker Reitersmann
Trabt hier auf dem Rollfeld an,
Daß des Arbeitstages Rest
Krön' ein muntres Reiterfest.

Wie beim Menschen ist der Sinn
Oftmals lenkbar unterm Kinn,
Denn des Kraulens Hochgenuß
Sänftigt jeden Asinus.

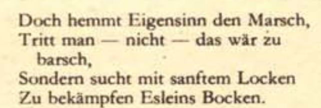


Da jedoch Respekt vonnöten,
Heißt es plötzlich „Angetreten!"
Und die Front herunterwandern
Sehn wir einen auf dem andern . . .



Dann scheint Langohr auch geneigt,
Wenn ihn wieder wer besteigt;
Wobei es zuweilen nützt,
Wird der Startsprung unterstützt





Doch hemmt Eigensinn den Marsch,
Tritt man — nicht — das wär zu
barsch,
Sondern sucht mit sanftem Locken
Zu bekämpfen Esleins Bocken.

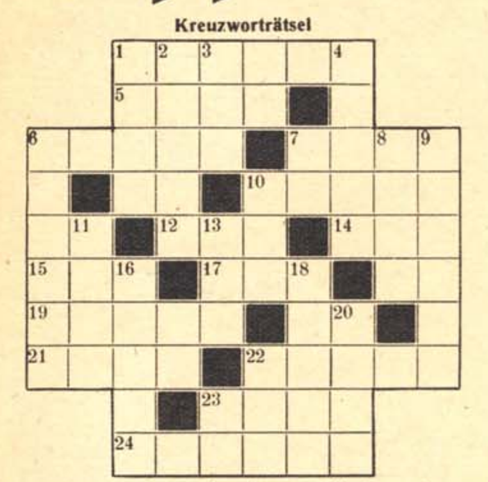
PK-Aufnahmen
Kriegsberichter Röder
Text Kriegsberichter R. Müller



Häufig ist des Reitens Freude
Mehr auf der Beschauer Seite,
Die das Rund von Reitturnieren

Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Alpenblume, 5 männlicher Vorname, 6 männlicher Vorname, 7 Raubtier, 10 Land in Indien, 12 Verkehrsverbindung, 14 französischer Schriftsteller, 15 Fluß in England, 17 Kennzeichen, 19 Stadt in Ungarn, 21 Nichtfachmann, 22 Scherzartikel, 23 germanisches Schriftzeichen, 24 deutscher Badeort;

b) von oben nach unten: 1 Gedichtart, 2 Nebenfluß des Bug, 3 Schweizer Kanton, 4 Stadt im Rheinland, 6 Wasserfahrzeug, 8 Nagetier, 9 Insekt, 10 türkische Anrede, 11 weiblicher Vorname, 13 Straußvogel, 16 Auslese, 18 Schlingpflanze, 20 Nebenfluß der Elbe, 22 Charaktereigenschaft. 54170

Er, sie, es

Er steht mit Kenntnis und mit Liebe
An erster Stelle im Betriebe,
Sie aber wird stets hingestellt,
Daß dir der Aufstieg leichter fällt,
Muß sie den zweiten Laut vergessen,
Dann hilft es dir das Wasser messen. 54574

Die Belohnung

Ein Lehrer macht mit seiner Klasse einen Ausflug und trifft unterwegs auf einen Verkäufer von Kinderballons. Es gab da rote, blaue und weiße Ballons, zusammen war es genau ein Schock (60 Stück). Von den blauen Ballons wußte der Händler auch die Anzahl, es waren 26, von den roten und weißen wußte er aber nur zu sagen, daß von jeder Art eine ungerade Zahl vorhanden war. „Das Merkwürdige ist", fügte der Händler hinzu, „ich kann so viele rote Ballons dazukaufen wie ich will, es werden doch nie ebenso viele rote Ballons da sein wie blaue und weiße zusammen." — „Das trifft sich gut", meinte der Lehrer, „da kann ich gerade jedem Schüler, der in der letzten Arbeit null Fehler gemacht hat, je einen Ballon von jeder Farbe zur Belohnung schenken."

Wieviel Schüler hatten null Fehler gemacht? 54696

Doppelgitterrätsel

a a a, e e e e e e e e e e, f f f f, g g g g g g, i i i i, l, n n n, r r r r r r r r, s, s, t t t t t, v v

Die Buchstaben ergeben, richtig eingesetzt, waagerecht und senkrecht die gleichen Wörter folgender Bedeutung:

1 langes schmales Gebilde, 2 auf dem Gebiet des Buchhandels Tätiger, 3 besonderer Wesenszug, 4 arbeitsfreier Zeitraum. 54416

Was ist das?



Privataufnahme

Machen Sie sich keine Mühe — die Lösung ist zu schwer! Auch wir zerbrachen uns zunächst vergeblich den Kopf, phantasierten etwas von dem schemenhaften Schatten eines Flugzeugs auf vereister oder verschneiter Landschaft, dachten sogar an einen Gleitflug im Wolkenmeer, ja, bis wir uns den Begleitbrief des Einsenders dieses Bildes vornahmen und verwundert feststellen mußten, daß es sich „lediglich" um eine Röntgenaufnahme handelt. Ein fünfjähriger Junge verschluckte aus lauter Liebe zur Fliegerei eines der bekannten Winterhilfszeichen. Als der Röntgenarzt den Fall untersuchte und das hier abgebildete Ergebnis der Durchleuchtung besah, meinte er: „Aber Bubi, du hast ja einen Stuka verschluckt!" Darauf die prompte Antwort des Dreikäsehochs: „Nein, Onkel Doktor, das war ein Zerstörer!" Bleibt noch übrig, mitzuteilen, daß diese „Bauchlandung" (im wahrsten Sinne des Wortes) glücklich behoben werden konnte.

Auflösungen

Doppelgitterrätsel: 1 Streifen, 2 Verleger, 3 Eigenart, 4 Feiertag.

Die Belohnung: 3 Schüler. — Der Händler hatte mehr rote Ballons als blaue und weiße zusammen (durch Zukauf von roten Ballons konnte daher nie eine Gleichheit erzielt werden), es müssen, da es im ganzen 60 Ballons, davon 26 blaue waren, entweder 31 oder 33 rote gewesen sein. Wären es 33 gewesen, so bliebe nur ein weißer übrig, da aber auch von den weißen Ballons immer in der Mehrzahl gesprochen wurde, können es nur 31 rote und drei weiße Ballons gewesen sein. Nur drei Schüler konnten also je einen Ballon von jeder Farbe erhalten.

Er, sie, es: Leiter, Liter.

Kreuzworträtsel: a) 1 Enzian, 5 Paul, 6 Georg, 7 Puma, 10 Assam, 12 Weg, 14 Sue, 15 Dee, 17 Mal, 19 Erlau, 21 Laie, 22 Maske, 23 Rune, 24 Elster; — b) 1 Epos, 2 Narew, 3 Zug, 4 Neuß, 6 Gondel, 8 Maus, 9 Ameise, 10 Aga, 11 Wera, 13 Emu, 16 Elite, 18 Liane, 20 Iser, 22 Mut.







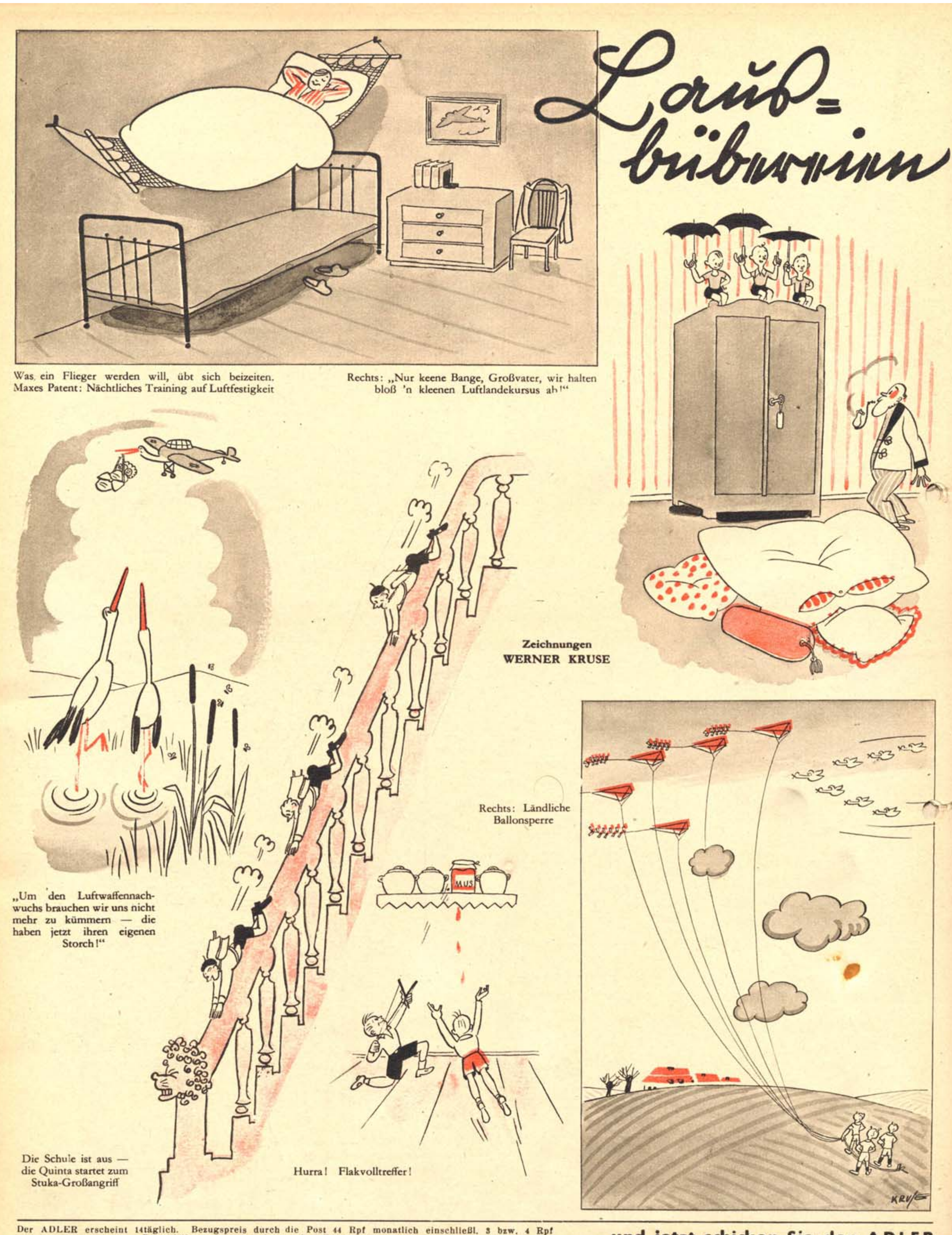








Lausbübereien



Was ein Flieger werden will, übt sich beizeiten. Maxes Patent: Nächtliches Training auf Luftfestigkeit

Rechts: „Nur keene Bange, Großvater, wir halten bloß 'n kleenen Luftlandekursus ab!"

Zeichnungen WERNER KRUSE

„Um den Luftwaffennachwuchs brauchen wir uns nicht mehr zu kümmern — die haben jetzt ihren eigenen Storch!"

Rechts: Ländliche Ballonsperre

Die Schule ist aus — die Quinta startet zum Stuka-Großangriff

Hurra! Flakvolltreffer!

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschließl. 3 bzw. 4 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 11. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Postscheck-Kto. Berlin 23 99 74

. . . und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front